

УДК 336.242

МЕТОДИКА ПОДДЕРЖКИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ ПРИ ВЫБОРЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА

Куган С. Ф., к.э.н., доцент,
зам. декана экономического факультета
Брестский государственный технический университет
г. Брест, Республика Беларусь

Создание конкурентных преимуществ региона является одной из главных целей социально-экономического развития территории, поэтому решение вопроса создания оптимальной логистической (распределительной) сети, основанной на выборе лучшего местоположения логистических и распределительных центров, остается стратегически важным [1].

Качество решений подобного рода зависит от информации, которой обладают лица, принимающие решения (ЛПР). В динамично меняющейся экономической среде при проектировании логистической сети необходимо принимать во внимание влияние внешних факторов: законодательство, социальную и географическую среду, а также внутренних: квалификацию управленческого персонала, его отношение к инновациям и организационным изменениям [2].

Начиная подготовку проекта по строительству логистического центра необходимо создать модель выбора местоположения и разработать требования, которым она должна соответствовать, чтобы обеспечить его универсальность. Предполагается, что модель должна включать четыре этапа:

- предварительный анализ;
- определение общего местоположения;
- принятие решения о выборе лучшего местоположения логистического центра;
- реализация проекта [3].

Прогрессивная компьютеризация и всеобщий доступ к информации положительно повлияли на ускорение экономических процессов. Эти изменения также оказывают непосредственное влияние на скорость экономического анализа, их точность и принятие решений. Определенные фрагменты, связанные с расчетами, при реализации моделей

методики могут быть автоматизированы, что в свою очередь приведет к увеличению скорости получения информации, необходимой для принятия решения.

Основываясь на общепринятых этапах реализации проектов, нами разработана методика поддержки принятия решения при выборе местоположения логистического центра.

Первый этап – предварительный анализ, является основой для понимания ситуации и предпочтений лица принимающего решения, инициирующего процесс выбора местоположения логистического центра. На этом этапе определяются основные цели проекта. Для правильного определения целей, мер по их достижению и формированию набора возможных вариантов реализации проекта, требуется дополнительная информация (спрос, объемы материальных и финансовых потоков, структура и количество доступных транспортных средств, временные рамки в отдельных точках доставки и т.д.).

Вторым этапом, определяющим потенциальное расположение центра, является определение области поиска местоположения. Этот этап является достаточно важным и в дальнейшем влияет на суммы транспортных расходов, сгенерированных в будущем.

При реализации третьего этапа необходимо принимать во внимание влияние факторов, отражающих экономическую ситуацию региона. Эти факторы могут быть специфическими для конкретной отрасли, геополитической ситуации и их необходимо учитывать. Существующие математические модели допускают, как правило, только анализ расчетных факторов. Учет других факторов может быть связан только с субъективным мнением ЛПР.

Четвертый этап – реализация проекта – состоит из трех элементов: оценка результатов с учетом плановых и фактических показателей, реализация проекта строительства логистического центра, контроль затрат с учетом целей, принятых на этапе анализа. Реализация проекта и контроль результатов необходимы для подтверждения того, что все предположения по проекту были выполнены.

Использование многокритериальных методов поддержки принятия решений делает процесс принятия решений более гибким, поскольку позволяет анализировать многие количественные и качественные факторы, которые до сих пор были не учтены.

Как показывает европейский опыт – строительство логистического центра является весьма дорогим проектом и требует большого

срока окупаемости инвестиций. Учитывая специфику государственного регулирования в Республике Беларусь, целесообразно использовать при строительстве логистических центров или аналогичных проектов механизм государственно-частного партнерства (ГЧП), реализация которого позволяет использовать возможности частного сектора в решении государством социально-значимых проблем, связанных с логистической деятельностью, в развитии транспортно-логистической инфраструктуры, в том числе при строительстве логистических центров [3].

Как правило, проекты ГЧП по строительству логистических центров нацелены на длительные жизненные циклы объектов, приносящих стабильные доходы, поэтому они требуют долгосрочного кредитования и сохранения за государством контрольных функций и права собственности.

Использование механизма государственно-частного партнерства дает частному бизнесу ряд преимуществ: возможность выбора земельного участка для построения центра; получение более выгодных условий при частичном финансировании, например, долевое строительство, возможность меньших ставок по кредиту; приобретение опыта строительства специализированных складских комплексов. Установление партнерских взаимоотношений между государством и частным бизнесом, в том числе мирового уровня позволит вывести национальную логистику на современный мировой уровень.

Список литературы:

1. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.economy.gov.by/ru/gp_trans-ru/. – Дата доступа: 10.06.2019.
2. Быкова, М. А. Логистическое управление интегрированными структурами в условиях риска : монография / М. А. Быкова. – М. : Издательский дом «Экономическая газета», 2011. – 144 с.
3. Елохов, А. М., Елохова, Т. А. Стратегическое программно-целевое управление: монография / А. М. Елохов, Т. А. Елохова // Зап.-Урал. ин-т экономики и права. – Пермь, 2015. – 376 с.